Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6711

13. 01. 97

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS — Drucksache 13/6601 —

Entwicklung des Personennah- und -fernverkehrs der Bahn und Ungereimtheiten in der Eisenbahnstatistik

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gibt alljährlich die vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung bearbeitete Verkehrsstatistik „Verkehr in Zahlen" heraus. Zwischen der letztjährigen und der diesjährigen Ausgabe kam es zu einer grundsätzlichen Revidierung der Zahlenangaben bezüglich der Verkehrsleistung im Personenfernverkehr und im Personennahverkehr der Deutschen Bahn AG. Zudem unterscheidet sich die amtliche Statistik deutlich von den Zahlenangaben, die die Deutsche Bahn AG veröffentlicht.

Während die Ausgabe „Verkehr in Zahlen 1995" die Nahverkehrsleistung im Jahr 1994 als vorläufigen Wert auf 23,974 Mrd. Pkm beziffert, beträgt der amtliche Wert in der neuen Ausgabe („Verkehr in Zahlen 1996", S. 57) 30,272 Mrd. Pkm und entspricht damit der offiziell von der Deutschen Bahn AG genannten Zahl. Somit steigt nach der amtlichen Statistik die Nahverkehrsleistung mit Gründung der Deutschen Bahn AG von 1993 auf 1994 um 27 % an (während die Deutsche Bahn AG eine Steigerung um 10,4 % ausweist). Für 1995 wird dann als vorläufiger Wert 31,997 Mrd. Pkm angegeben und somit eine weitere Steigerung der Verkehrsleistung unterstellt, während die Deutsche Bahn AG bereits als offizielle Zahl 29,570 Mrd. Pkm angegeben hat und es somit zu einer rückläufigen Entwicklung der Nahverkehrsleistung gegenüber 1994 um 2,3 % kam.

Auch im Fernverkehr wurde die amtliche Statistik in der neuen Ausgabe für das Jahr 1994 den Zahlenangaben der Bahn angeglichen, wodurch zwischen 1993 (33 671 Mio. Pkm) und 1994 (29 847 Mio. Pkm) eine deutlich rückläufige Entwicklung im Fernverkehr um 11 % ausgewiesen wird. Demgegenüber steigt die Fernverkehrsleistung nach Zahlenangaben der Deutschen Bahn AG im gleichen Zeitraum um 2,3 % an, da diese auch rückwirkend für 1993 ihre Zahlen veränderte.

Die „tageszeitung" (taz) äußerte bereits in ihrer Ausgabe vom 27. Mai 1994 die Vermutung, daß die Statistiker bezüglich der Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr „ein bißchen getrickst" haben, und auch Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG, gestand „Abgrenzungsprobleme" zwischen Nah- und Fernverkehr ein.

Die Bundesregierung stellt Milliardenbeträge für den Infrastrukturausbau des Fernverkehrs zur Verfügung. Gleichzeitig bewilligt sie über das

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 10. Januar 1997 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Eisenbahn-Bundesamt den massiven Rückbau der Eisenbahninfrastruktur in der Fläche durch die Deutsche Bahn AG.

Eine parlamentarische Kontrolle ist daher darauf angewiesen, von der Bundesregierung verläßliche statistische Daten zur Verfügung gestellt zu bekommen. Schließlich ist zu befürchten, daß Milliardensummen für den Fernverkehr verschleudert werden, ohne daß dieser Bereich ein entsprechendes Nachfragepotential repräsentiert. Dagegen wird der Nahverkehr mit einem offensichtlich gewaltigen Nachfragepotential sträflich vernachlässigt und sogar demontiert.

BMV: „Verkehr in Zahlen 1995" (S. 57)

Mio. Pkm	1993	1994*	
Fernverkehr	33 671	37 359	
Nahverkehr	23 868	23 974	
dar. S-Bahn-Verkehr	15 268	–	

* vorläufige Werte

BMV: „Verkehr in Zahlen 1996" (S. 57)

Mio. Pkm	1993	1994	1995*
Fernverkehr	33 671	29 847	30 944
Nahverkehr	23 868	30 272	31 997
dar. S-Bahn-Verkehr	15 268	–	–

* vorläufige Werte

Deutsche Bahn AG: „Daten und Fakten" 1994/95 und 1995/96

Mio. Pkm	1993	1994	1995
Fernverkehr	29 188	29 847	30 944
Nahverkehr	27 421	30 272	29 570
dar. S-Bahn-Verkehr	–	–	–

Vorbemerkung

Die Veröffentlichung „Verkehr in Zahlen", jährlich bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) und herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, ist ein Kompendium von Daten mit dem Zweck einer möglichst zusammenfassenden statistischen Darstellung des Wirtschaftszweiges „Verkehr" in sowohl institutioneller als auch funktioneller Hinsicht.

Um diese Zielsetzung zu erfüllen, sind vom DIW eine Reihe unterschiedlicher Datenquellen zu erschließen und ggf. zu kombinieren sowie auszuwerten:

- Daten der amtlichen Statistik, d. h. Daten der statistischen Ämter in Bund und Land,
- Daten von Körperschaften des öffentlichen Rechts aufgrund freiwilliger Liefervereinbarungen („halbamtliche Daten"),
- Daten von privaten Institutionen, wie z. B. Unternehmen und Verbänden („Geschäftsdaten"),
- Daten DIW-eigener sowie fremder Schätzungen.

„Verkehr in Zahlen" ist somit nicht mit der amtlichen Verkehrsstatistik gleichzusetzen. Diese obliegt den durch die einschlägigen verkehrsstatistischen Rechtsvorschriften bestimmten statistischen Ämtern in Bund und Land, dem Kraftfahrt-Bundesamt sowie dem Bundesamt für Güterverkehr.

Die Vergleichbarkeit verkehrsstatistischer Daten zum Personennah- und Fernverkehr der Bahnen sind seit der Deutschen Einheit – auch für Zwecke der Darstellung in „Verkehr in Zahlen" – durch eine Reihe von Faktoren beeinträchtigt: So waren die Erhebungs- und Aufbereitungsmethodiken der Deutschen Bundesbahn zu denen der Deutschen Reichsbahn nicht kompatibel. Die Herausgabe des „Blaubuches", d. h. der DB-internen Geschäftsstatistik (und wesentlicher Datenquelle für „Verkehr in Zahlen"), wurde eingestellt. Die im Rahmen der Privatisierung der Bahnen vorgenommene Einführung der Geschäftsbereiche Nah- und Fernverkehr ließ die bisherige methodische Abgrenzung/Konvention obsolet werden. Während es für den Personenverkehr als Gesamtmenge eine Auskunftspflicht nach der Verordnung über eine Eisenbahnstatistik (BGBl. I S. 749) vom 8. August 1965 gibt, erfolgt die Bereitstellung von Daten zum Nah- bzw. Fernverkehr auf freiwilliger Basis. Eine Verpflichtung der Bahnen bzw. der Deutschen Bahn AG (DB AG), die Angaben zum Personennah- bzw. Fernverkehr in einer bestimmten methodischen Abgrenzung zuzuliefern, ist nicht gegeben.

Seit 1991 sind daher in Abhängigkeit von den jeweils zur Verfügung stehenden Datenbasen Revisionen, zum Teil für mehrere Jahre, erforderlich gewesen. Dies gilt insbesondere auch für die amtliche Eisenbahnstatistik des Statistischen Bundesamtes.

1. Wie ist es zu erklären, daß das Bundesministerium für Verkehr bzw. das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung für 1995 eine Zunahme der Nahverkehrsleistung der Deutschen Bahn AG um 1,7 Mrd. Pkm prognostizieren („vorläufige Werte"), obwohl bereits Monate vor Redaktionsschluß von „Verkehr in Zahlen 1996" (September 1996) die Deutsche Bahn AG eine Abnahme der Nahverkehrsleistung um 0,7 Mrd. Pkm als endgültige Zahl veröffentlicht hat?

   Ist davon auszugehen, daß in der nächsten Ausgabe von „Verkehr in Zahlen" im Oktober 1997 erneut die Zahlen der Deutschen Bahn AG mit einer Verzögerung von über einem Jahr (analog zur Korrektur der Zahlen für 1994 in der diesjährigen Ausgabe) übernommen werden?

Die in „Verkehr in Zahlen" veröffentlichten Daten zur Eisenbahnstatistik stammen überwiegend aus dem „Blaubuch" der DB AG bzw. methodisch korrespondierenden Angaben des Statistischen Bundesamtes.

Die vermeintlichen Differenzen bezüglich des Nahverkehrs für das Berichtsjahr 1995 ergeben sich, weil die DB AG die S-Bahn Berlin in aufeinander folgenden Ausgaben von „Daten und Fakten" unterschiedlich zugeordnet hat. Das DIW hat sich dafür entschieden, die Berliner S-Bahn auch für das Berichtsjahr 1995 unter der Rubrik DB AG zu berücksichtigen.

2. Wie erklärt die Bundesregierung den nach der amtlichen Statistik („Verkehr in Zahlen 1996") ausgewiesenen dramatischen Einbruch der Verkehrsleistung des Fernverkehrs um 3,8 Mrd. Pkm bzw. 11 %?

   In welchem Maße sind die einzelnen Zugarten (InterRegio, IC, EC, ICE) an dieser Entwicklung beteiligt?

3. Wie erklärt die Bundesregierung den nach der amtlichen Statistik („Verkehr in Zahlen 1996") ausgewiesenen gewaltigen Zuwachs der Verkehrsleistung im Nahverkehr zwischen 1993 und 1994 von rd. 6,4 Mrd. Pkm bzw. 27 % im einzelnen?

Handelt es sich dabei ausnahmslos um Verkehr bis 50 km Reiseweite?

Welcher Anteil des Zuwachses basiert auf dem Mitzählen des S-Bahn-Verkehrs in Berlin?

Die von der DB AG gemeldete Personenbeförderungsleistung betrug 1994 rd. 60 Mrd. Pkm und lag damit 4,8 % über der des Jahres 1993. Der Vergleich zum Berichtsjahr 1993 ist dadurch beeinträchtigt, daß die DB AG Ausgliederungen vorgenommen hat. Darüber hinaus ist der statistische Effekt zweier Sachverhalte zu berücksichtigen, die eine Verschiebung der Verkehrsleistungsmengen zwischen Fern- und Nahverkehr bewirkte: Beginnend ab Berichtsjahr 1994 und „Verkehr in Zahlen 1996" ist die Berliner S-Bahn in den Werten des Nahverkehrs enthalten. Ebenfalls ab Berichtsjahr 1994 erfolgt die Trennung von Nah- und Fernverkehr anhand der Zuggattungen anstelle der bisherigen Abgrenzung nach Tarifkilometern (50 km).

4. Wie groß war die Verkehrsleistung der S-Bahn Berlin in den Jahren 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994 und 1995 vor dem Hintergrund, daß in der neuen Ausgabe „Verkehr in Zahlen 1996" in Anmerkung 6 darauf hingewiesen wird, daß ab 1994 die S-Bahn Berlin mitgezählt wird?

   Gab es weitere – unerwähnte – Änderungen in der Zählung des S-Bahn-Verkehrs?

Die Daten zur Verkehrsleistung der S-Bahn Berlin unterliegen der statistischen Geheimhaltung und sind daher von seiten der Bundesregierung nicht veröffentlichungsfähig.

5. Welche Bedeutung kommt der Anmerkung „Ab 1995 einschl. Doppelzählungen zwischen Nah- und Fernverkehr (Abgrenzung nach Zugarten)" in der Ausgabe „Verkehr in Zahlen 1996" zu?

Die bei der DB AG auf Produkte bzw. Zugarten (ICE, EC, IC, IR für den Fernverkehr sowie S-Bahn, City-Bahn, Regionalbahn, Regionalschnellbahn, Eilzüge sowie sonstige Nahverkehrszüge) abgeänderten methodischen Abgrenzungen lassen Doppelzählungen bei den „beförderten Personen" zwangsläufig entstehen, soweit unterschiedliche Zugarten/Produkte benutzt werden. Die Angaben zur Verkehrsleistung sind hiervon nicht berührt.

6. Ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß sich die Anmerkungen widersprechen, wonach einerseits der Fernverkehr definiert wird als „Verkehr im Regeltarif über 50 km ..." und andererseits offenbar eine „Abgrenzung nach Zugarten" den Ausschlag für die Zuordnung zum Personennah- bzw. -fernverkehr gab („Verkehr in Zahlen 1996")?

Die bisherige Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr, wobei der Fernverkehr definiert war als „Verkehr im Regeltarif über 50 km Reiseweite und zu Sondertarifen des Militärverkehrs", ist

von der DB AG im Laufe des Berichtsjahres 1994 abgelöst worden durch die Anknüpfung an Produkte bzw. Zugarten.

7. Nach welchen Kriterien wird in der amtlichen Statistik des Bundesministeriums für Verkehr („Verkehr in Zahlen") ab der Ausgabe 1996 zwischen dem Personennah- und -fernverkehr im einzelnen unterschieden, und wie gewährleistet das Bundesministerium für Verkehr die Vergleichbarkeit mit der Verkehrsstatistik früherer Jahrgänge?

Die geänderte Methodik hat unvermeidbar zur Folge, daß die Vergleichbarkeit der Daten eingeschränkt ist.

Die Bundesregierung bereitet derzeit eine Novellierung der Eisenbahnstatistik bzw. eine Statistik des spurgebundenen Verkehrs vor. In diesem Zusammenhang wird zu entscheiden sein, ob und in welchem Umfang eine Rückrechnung möglich, zweckmäßig bzw. erforderlich ist.

8. Auf welche Weise macht das Bundesministerium für Verkehr bei einer Orientierung der Statistik an den Zugarten transparent, welche Verkehrsleistung innerhalb dieser Zugarten Nahverkehr (bis 50 km) und welche Fernverkehr (über 50 km) waren?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Auf welche Weise gewährleistet das Bundesministerium für Verkehr bei einer Orientierung der Statistik an den Zugarten eine langfristige Vergleichbarkeit der Zahlen, wenn die Deutsche Bahn AG regelmäßig Zugarten einstellt (vgl. z. B. die geplante Einstellung der InterRegio 1997) bzw. neu gliedert (vgl. die grundlegende Neugliederung der Zugarten im Geschäftsjahr 1995)?

Siehe Antwort zu Frage 7.

10. Welche Verkehrsleistungen wurden in den Jahren 1985 bis 1995 (jährliche Angaben, einschl. Prognose für 1996) im Personennahverkehr und im -fernverkehr in Abgrenzung nach der alten Definition, wonach der Fernverkehr der „Verkehr im Regeltarif über 50 km Reiseweite und zu Sondertarifen des Militärverkehrs" ist, bei Bundesbahn und Reichsbahn bzw. bei der Deutschen Bahn AG erbracht (unter Berücksichtigung von Ein- bzw. Ausgliederung bestimmter Bereiche wie etwa die S-Bahn Berlin)?

Die Angaben zu den Personenverkehrsleistungen liegen in der erbetenen methodischen Abgrenzung nicht vor.

11. Wie gliederte sich der Nah- und der Fernverkehr (Abgrenzung: 50 km Reiseweite . . .) der Bundesbahn und Reichsbahn bzw. bei der Deutschen Bahn AG in den Jahren 1985 bis 1995 (jährliche Angaben, einschl. Prognose für 1996) auf die einzelnen Zugarten auf?

Siehe Antwort zu Frage 7.

12. Wie erklärt sich die Bundesregierung den Umstand, daß nach der amtlichen Verkehrsstatistik die Verkehrsleistung im Personenfernverkehr der Deutschen Bahn AG in den vergangenen Jahren stagniert, teilweise sogar drastisch rückläufig ist (1992: – 1,1 Mrd. Pkm; 1994: – 3,8 Mrd. Pkm), obwohl der Bund Milliardenbeträge für den Neubau von ICE-Trassen zur Verfügung stellt und die Deutsche Bahn AG ihre Werbung auf den Fernverkehr konzentriert?

Grundlage für Investitionsentscheidungen in die Verkehrsinfrastruktur sind u. a. Prognosen der Verkehrsnachfrage. Die im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP) erstellte Prognose zum Personenfernverkehr der Bahnen weist ein Wachstum von rd. 40 % aus. Auch nach neueren Prognosen des Ifo-Instituts ist mit deutlichen Zuwächsen des Eisenbahnpersonenverkehrs zu rechnen. Für den Bahnfernverkehr ist nach vorliegenden Informationen für in sich vergleichbare statistische Berichtsabschnitte ab 1988 (Basisjahr der BVWP-Prognose) eine kontinuierliche Zunahme zu beobachten. Um die 1993 bis 2010 prognostizierten Werte zu realisieren, sind auch weiterhin nachdrückliche unternehmens- und verkehrspolitische Anstrengungen erforderlich.

13. Warum fördert die Bundesregierung nach wie vor nahezu ausschließlich den Infrastrukturausbau für den Eisenbahn-Fernverkehr, obwohl die amtliche Statistik zeigt, daß die eigentlichen Nachfragepotentiale im Nahverkehr existieren, wo es trotz eines schleichenden, qualitativen Angebotsabbaus seitens der Deutschen Bahn AG laut amtlicher Statistik zwischen 1991 und 1995 um einen Zuwachs der Verkehrsleistung um 9,75 Mrd. Pkm bzw. 44 % kam?

Die Bundesregierung fördert den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Nach dem GVFG sind förderfähig u. a. Investitionen in Anlagen von S-Bahnen, die ausschließlich dem Nahverkehr dienen. Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz folgt den Vorgaben des vom Parlament verabschiedeten Bedarfsplans. Dieser enthält – losgelöst von den einzelnen Verkehrsarten der Eisenbahn – die erforderlichen Ausbaumaßnahmen für ein anforderungsgerechtes und leistungsfähiges Schienennetz. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz enthält darüber hinaus die Bestimmung, daß 20 % der Investitionsmittel für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zu verwenden sind, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Zeitlich befristet auf den Zeitraum 1994 bis 2002 stellt der Bund darüber hinaus im Rahmen des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) bis zu 33 Mrd. DM zum Abbau investiver Altlasten in den neuen Bundesländern zur Verfügung, von denen mindestens 30 % für Investitionen in das dem Schienenpersonennahverkehr dienende Sachanlagevermögen zu verwenden sind. Die Bundesregierung fördert also keineswegs „nahezu ausschließlich den Infrastrukturausbau für den Eisenbahn-Fernverkehr", sondern in erheblichem Maße auch den Personennahverkehr.

Auf die Gestaltung des Verkehrsangebotes auf der Schiene nimmt die Bundesregierung hingegen keinerlei Einfluß, da es Ziel der

Eisenbahnstrukturreform war, der Deutschen Bahn AG einen größeren unternehmerischen Spielraum zu eröffnen. Gleichzeitig wurde mit dem Regionalisierungsgesetz die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge anerkannt. Die Ausgestaltung dieser Aufgabe obliegt den Ländern. Hierfür stellt der Bund den Ländern fortan mindestens 12 Mrd. DM pro Jahr zur Verfügung.

14. Folgt die Bundesregierung der Auffassung, daß die Mittel für den Bau von Fernstrecken umgeschichtet werden müßten für den Infrastrukturausbau der Eisenbahn im Nahverkehr?

    Wenn ja, warum?

    Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Begründung ist der Antwort auf die Frage 13 zu entnehmen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333